



[DSP - groep]

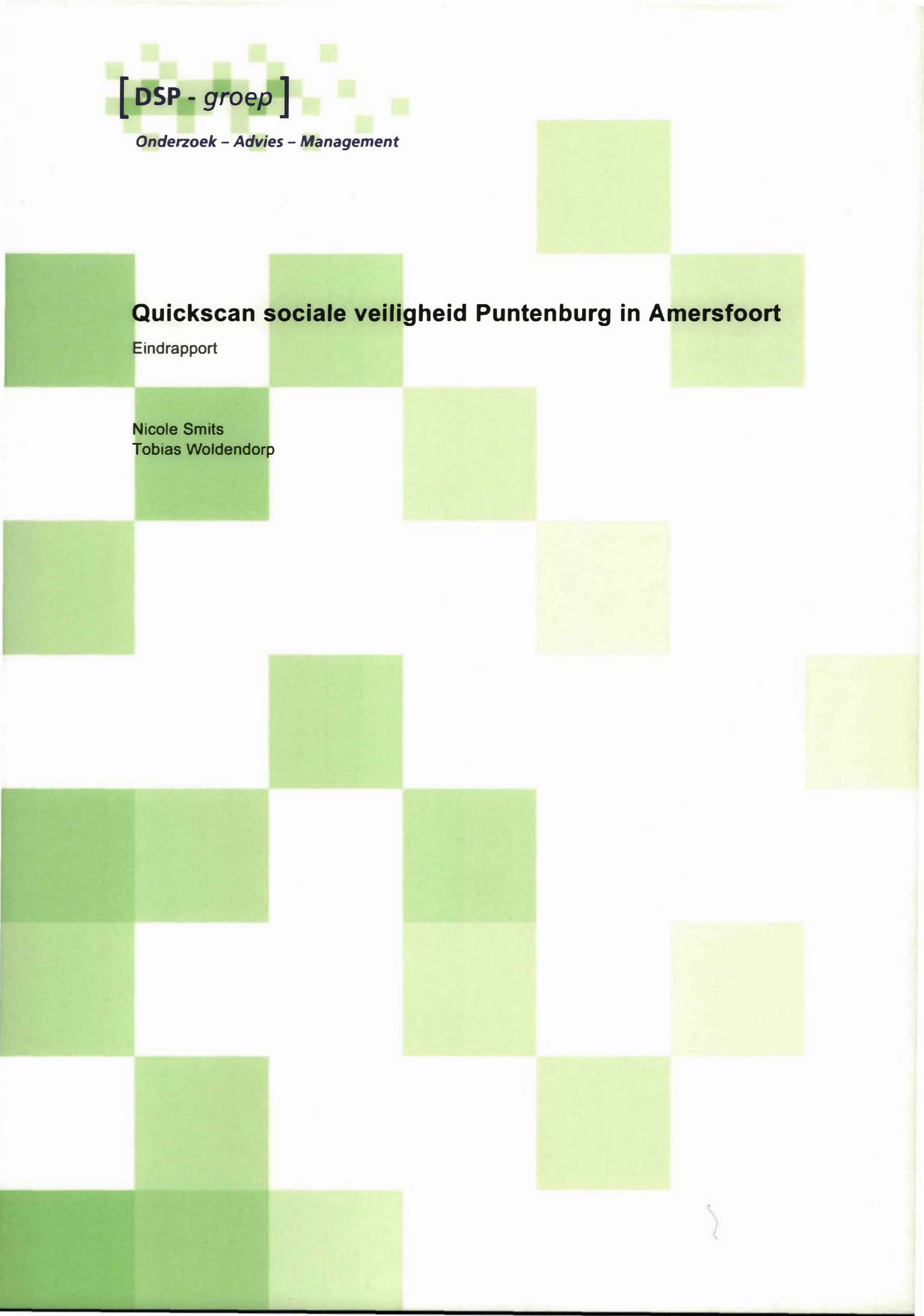
Onderzoek – Advies – Management

Quickscan sociale veiligheid Puntenburg in Amersfoort

Eindrapport

Nicole Smits

Tobias Woldendorp



Quicksan sociale veiligheid Puntenburg in Amersfoort

Eindrapport

Amsterdam, 21 juli 2005

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

DSP – groep BV
Van Diemenstraat 374
1013 CR Amsterdam
T: +31 (0)20 625 75 37
F: +31 (0)20 627 47 59
E: dsp@dsp-groep.nl
W: www.dsp-groep.nl
KvK: 33176766 A'dam

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Huidige situatie	4
3	Coördinatieplan 1999	5
3.1	Sterke punten Coördinatieplan 1999	5
3.2	Zwakke punten Coördinatieplan 1999	5
4	Het aangepaste Coördinatieplan 2005	7
4.1	Sterke punten aangepast Coördinatieplan 2005	7
4.2	Risico's en aanbevelingen aangepast Coördinatieplan 2005	7
5	Politiekeurmerk Veilig Wonen®	12
6	Conclusie	15
	Bijlagen	
Bijlage 1	Tekeningen gepresenteerd in de workshop	17
Bijlage 2	Reactie op concept rapportage door SGLA en Belangenvereniging Soesterkwartier	23

1 Inleiding

Aanleiding

De sociale veiligheid in de Brouwerstunnel is al geruime tijd punt van aandacht. Door de tunnel gaan alleen voetgangers en fietsers en de ontwikkeling van Puntenburg biedt een belangrijke kans om de sociale veiligheid van de gebruikers te vergroten. Vandaar dat DSP-groep is gevraagd het boek 'Aanpassingen Coördinatieplan Amersfoort - herontwikkeling Blok F, G en Trapezium' (februari 2005) te scannen en de gevolgen voor sociale veiligheid in kaart te brengen in met name de deelgebieden F, G en het Trapezium.

Werkwijze

- Het gebied is samen met een vertegenwoordiger van omwonenden, een vertegenwoordiger van de gemeente en van Khandekar geschouwd. Daarmee is inzicht in de bestaande situatie verkregen. Voorafgaand aan de schouw is het aangepaste Coördinatieplan toegelicht.
- Het aangepaste Coördinatieplan is bestudeerd en op hoofdlijnen vergeleken met het Coördinatieplan van 1999. In de vergelijking en de scan van het aangepaste Coördinatieplan op zich zijn sterke en zwakke punten van het aangepaste Coördinatieplan ten aanzien van sociale veiligheid aan het licht gekomen. Aanbevelingen zijn geformuleerd om de sociale veiligheid verder te verbeteren.
Aanvullend op het aangepaste Coördinatieplan is ook het Ideeënboek stedenbouwkundige voorbeeldverkaveling en het Beeldkwaliteitsplan (concept 17 mei 2005) op hoofdlijnen bestudeerd.
- Sterke en zwakke punten en aanbevelingen zijn gevisualiseerd en gepresenteerd aan vertegenwoordigers van bewoners, ontwerpers, projectleiding, wijkmanager en projectontwikkelaar.
- Aan de hand van de discussie in bovenstaande workshop is onderhavige sociale veiligheidsparagraaf opgesteld, die door de opdrachtgever in het DO en in het Beeldkwaliteitsplan geïmplementeerd kan worden.
- De concept rapportage is becommentarieerd en vervolgens definitief gemaakt.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk staat de huidige veiligheidssituatie centraal. Dat is de context, waarbinnen de nieuwe ontwikkeling wordt geplaatst. In hoofdstuk 3 worden de sterke en zwakke punten van het Coördinatieplan uit 1999 beschreven, waarbij ook wordt aangegeven hoe met die punten is omgegaan in het aangepaste Coördinatieplan. Dat aangepaste Coördinatieplan komt (samen met het concept Beeldkwaliteitsplan en het Ideeënboek) in hoofdstuk 4 aan bod. De sterke punten worden opgesomd en voor de risico's worden aanbevelingen gegeven. Hoofdstuk 5 geeft extra aandachtspunten vanuit het Politiekeurmerk Veilig Wonen®. We besluiten met de conclusie in hoofdstuk 6.

In de bijlagen zijn foto's van de tekeningen opgenomen, zoals die in de workshop zijn gepresenteerd.

2 Huidige situatie

Tijdens de schouw is de huidige veiligheidssituatie van de Brouwerstunnel, het plangebied en de omgeving in kaart gebracht. De analyse van de huidige situatie is bedoeld om de nieuwbouwplannen in hun context te kunnen plaatsen en om bij de aanbevelingen met die context rekening te houden. Omdat de situatie in de Brouwerstunnel zelf niet centraal staat in deze studie, geven we geen uitgebreide aanbevelingen om de sociale veiligheid in de tunnel zelf te verbeteren. In hoofdstuk 4 staan de aanbevelingen voor het plangebied.

Hieronder puntsgewijs de bevindingen.

Brouwerstunnel

- In de tunnel is veel overlast door snel rijdende scooters. Die veroorzaken gevoelens van onveiligheid.
 - De glazen bouwstenen met gekleurd licht geven een prettig open beeld. Meerdere glazen bouwstenen zijn echter vernield. Erosievandalisme (steeds meer vandalisme) ligt op de loer als de vernielingen niet snel hersteld worden.
 - In de tunnel treedt op meerdere plekken daglicht toe en dat heeft een positief effect op de beleving.
 - Aan de westkant komt een extra toegang vanaf maaiveld uit in de tunnel. Dit levert weliswaar daglichttoetreding op, maar mensen in de onderdoorgang kunnen schrikken van anderen die opeens ook in de tunnel komen. De hoge schotten op het talud maken de situatie erg onoverzichtelijk.
- Aanbeveling Maak hier een flauw talud.
- Soms houden mensen zich hinderlijk op in de tunnel: er zitten wel eens jongeren of zwervers op de muurtjes.
- Aanbeveling Hef deze zitplekken op door bijvoorbeeld de wand (met glazen bouwstenen) tot bovenaan recht te maken.
- In het Burgemeester Brouwerplantsoen is een mobiele hangplek voor zwervers.

Verkeer

- In het Soesterkwartier is veel overlast door geparkeerde auto's, waarvan de eigenaren bestemming station hebben. Die auto's hebben tot gevolg dat bewoners parkeerplaatsen met containers reserveren. Ook leidt het tot ruzie en agressie tussen buurtbewoners en 'station-parkeerders'. Bij de coffeeshop wordt dubbel geparkeerd en aan de Puntenburgerlaan wordt ook aan de verkeerde kant geparkeerd.
- In het Soesterkwartier worden de regels van eenrichtingsverkeer massaal overtreden, hetgeen bij de bewoners irritaties oplevert.
- Het fietspad van de Puntenburgerlaan sluit onhandig aan op de Pieter Pijperstraat: niveauverschillen en routing zijn niet prettig in het gebruik van mindervaliden én valide gebruikers.

Overig

- De keermuur in de Puntenburgerlaan belemmert het zicht op de tunnel.
- De twee braakliggende gebieden zijn slecht verlicht en ogen als niemandsland. Als de Edah en de bouwkeet weggaan zal het er naar verwachting nog eenzamer worden.

3 Coördinatieplan 1999

Het Coördinatieplan uit 1999 is geen uitgangspunt meer. Maar door het te vergelijken met het aangepaste Coördinatieplan uit 2005 kunnen wel lessen geleerd worden. Sterke punten uit het (oude) Coördinatieplan zouden vanuit de optiek van sociale veiligheid zoveel mogelijk bewaakt moeten blijven, terwijl de zwakke punten in het aangepaste Coördinatieplan verbeterd moeten worden.

Hieronder sommen we kort de sterke en zwakke punten van het Coördinatieplan (1999) op ten aanzien van sociale veiligheid. Per punt wordt dit vergeleken met het aangepaste Coördinatieplan. In het volgende hoofdstuk staat het aangepaste Coördinatieplan zelf centraal.

3.1 Sterke punten Coördinatieplan 1999

- Op de tunnelmond is vanuit de bebouwing aan weerszijden zicht (mits zichtlijnen niet belemmerd worden door objecten of hoogteverschillen). In het aangepaste Coördinatieplan is de oriëntatie van de bebouwing meer op de Puntenburgerlaan en minder op de tunnelmond gericht.
- Oriëntatie op de oude binnenstad is mogelijk. In het aangepaste Coördinatieplan is de setback van blok F opgeheven, waardoor deze zichtlijn niet mogelijk is.
- De bebouwing in het park bevordert het zicht op het park. Dit is in het aangepaste Coördinatieplan wat minder duidelijk, maar de grens tussen park en bebouwing is wel duidelijker (zie §3.2).
- Het Trapezium is een gesloten bouwblok. In het aangepaste Coördinatieplan lijkt dit idee verlaten.

3.2 Zwakke punten Coördinatieplan 1999

- Na de lange onderdoorgang komen fietsers en voetgangers eerst in een parkje, daarna kort tussen bebouwing en vervolgens weer in een park. Vanaf de tunnelmond is de afstand tot eerste woningen van blok F groot. Dit betekent een gebrek aan sociale ogen op een groot deel van de route. In het aangepaste Coördinatieplan is dit beter, doordat de bebouwing tot dichterbij de tunnel komt en doordat het grote park gedraaid is. In het aangepaste Coördinatieplan is echter nog steeds een groene zone langs de Puntenburgerlaan, die voor de sociale controle een risico is.
- De keermuur in de Puntenburgerlaan neemt het zicht op de tunnel weg. In het aangepaste Coördinatieplan is hier ook nog geen goede oplossing voor.
- In blok G is een diffuse wereld zonder heldere rooilijnen, die moeilijk te beheren lijkt. Het grote blok G is in het aangepaste Coördinatieplan opgedeeld in drie kleinere blokken. Onduidelijk is echter, of die blokken echt gesloten bouwblokken worden.
- De grens tussen het park en de bebouwing die in de rand staat is niet helder. De verspringende rooilijnen op de verdiepingen zijn geen probleem, want op de begane grond is de rooilijn rond en strak. Toch ont-

staan in deze variant restruimten en versnippering, terwijl duidelijke markering gewenst is.

In het aangepaste Coördinatieplan is dit verbeterd, al is de inspringende bebouingswand van blok G nog wel een risico.

- De straat tussen het Trapezium en het spoor kan een anoniem gebied worden.

Ook in het aangepaste Coördinatieplan is dit een risico.

- Het Trapezium heeft een hele grote maat en het is de vraag of dit wel past bij de beleving/menselijke maat.

In het aangepaste Coördinatieplan is het Trapezium opgedeeld, hetgeen zowel voor de oriëntatie op de stad als de menselijke maat een grote verbetering is.

4 Het aangepaste Coördinatieplan 2005

In dit hoofdstuk staat het aangepaste Coördinatieplan van bureau Khandekar centraal. Eerst worden de sterke punten genoemd; die punten moeten bij nadere uitwerking zoveel mogelijk behouden blijven. Vervolgens komen de zwakke punten aan bod. Bij beide wordt vergeleken met het Coördinatieplan uit 1999.

Ook ten aanzien van het Ideeënboek en concept Beeldkwaliteitsplan worden enkele opmerkingen gemaakt.

Ten aanzien van de zwakke punten worden aanbevelingen gedaan om in het DO en het Beeldkwaliteitsplan te verwerken.

4.1 Sterke punten aangepast Coördinatieplan 2005

- Positieve verbetering is, dat de bebouwing dichter naar de tunnelmond van de Brouwerstunnel is geschoven. Het plein in de Brouwerskom is daar verdwenen. Daardoor is er meer kans op sociale controle op de tunnel, al is ook deze variant nog niet ideaal (zie volgende paragraaf onder 'tunnelmond').
- De Puntenburgerlaan wordt een stedelijke straat met veel sociale ogen. Dat is een grote verbetering ten opzichte van het Coördinatieplan, waar vanuit de bebouwing maar weinig mogelijkheden voor sociale controle waren (o.a. door de grote afstand tot bebouwing). Het gedraaide park is in dit opzicht een grote verbetering.
- In het Coördinatieplan was het Trapezium één enorm blok, maar nu is het opgedeeld in drie delen. Daarmee voldoet het meer aan de menselijke maat.
- Met de opdeling van het Trapezium zijn meteen zichtlijnen richting stad ontstaan.
- Voor de Piet Mondriaanlaan langs Blok F zijn twee varianten bestudeerd. De variant waarbij de Piet Mondriaanlaan direct aansluit op de bebouwing is positief, omdat daarmee een (verdiept liggende) route, die wordt ingeklemd tussen twee wanden, wordt voorkomen. Zie ook 'route naar station' in §4.2.

4.2 Risico's en aanbevelingen aangepast Coördinatieplan 2005

Gesloten bouwblokken

In het aangepaste Coördinatieplan wordt het gesloten bouwblok nagestreefd, maar zowel in blok F, G als het Trapezium wordt dat principe niet volledig doorgezet. Bijvoorbeeld ten aanzien van blok G1 is in het Ideeënboek expliciet aangegeven, dat het bouwblok eenmaal "naar binnen mag happen". Het Trapezium lijkt zelfs nog meer opengewerkt dan in het Coördinatieplan uit 1999. Er zijn dus allerlei doorsteken, waarvan niet duidelijk is of ze openbaar of privaat zijn.

Aanbeveling Maak echt gesloten bouwblokken. Maak eventueel noodzakelijk doorsteken (zoals bij blok F) echt openbaar óf echt privaat. Bijkomend voordeel van een openbare doorstreek in blok F zou zijn, dat de auto's daarmee tot dichterbij de tunnel kunnen komen (meer sociale controle).

Bij een private doorsteek liggen aan weerszijden dan weer gesloten bouwblokken. Omdat de maat van de meeste blokken te klein lijkt voor echt openbare doorsteken, verwachten dat de meeste doorsteken geprivatiseerd moeten worden. Dat betekent: een hekwerk of tenminste een duidelijke psychologische barrière (bijv. een portico waar je onderdoor moet) op de grens van het openbare gebied en het binnenterrein. Onze voorkeur gaat uit naar hekwerken (vanaf het begin een duidelijke grens), die bovendien meteen mee-ontworpen worden.

Sociale controle hele gebied

In het 'Ideeënboek stedenbouwkundige voorbeeldverkaveling' is veel aandacht voor levendigheid en sociale controle. Zo wordt aan de Mondriaanlaan functiemenging nagestreefd en is in het Trapezium specifieke aandacht voor levendige functies. De Puntenburgerlaan krijgt op de begane grond woningen of andere functies, steeds met een duidelijke zichtrelatie met het openbaar gebied. De bebouwing zal vooral vanuit het perspectief van de fietser aantrekkelijk moeten zijn, aldus het ideeënboek. Blinde muren zijn uit den boze en de belangrijke (leef)ruimtes worden georiënteerd op de straatzijde. De gevels krijgen veel glas.

In het In blok F, G en het Trapezium zijn echter heel wat doorsnijdingen. Dat levert zichtlijnen, menselijke maat en een fijnmazig stratenpatroon, maar ook veel openbare ruimten op. Het is de vraag of er wel voldoende functies zijn om al die wanden levendig te maken, temeer daar het Eemcentrum op steenworp afstand komt.

Aanbeveling Zorg ervoor dat openbare routes voldoende levendig worden. Als er onvoldoende functies zijn die overdag én 's avonds hieraan kunnen bijdragen, zal overwogen moeten worden een deel van de openbare ruimte te privatiseren.

Ten aanzien van blok F en het Trapezium is sprake van woningen op de 2^o tot de 6^o verdieping. Voor sociale veiligheid (het echte 'gezien worden' of het gevoel daarvan) is het effect van woningen op de 2^o verdieping veel groter dan die op de 6^o verdieping.

Aanbeveling Leg zoveel mogelijk woningen op de begane grond en de onderste verdiepingen (dus niet alleen voorzieningen op de begane grond). Zorg op de begane grond voor een rechte rooilijn, maar maak op hogere verdiepingen juist erkers en loggia's, zodat bewoners meer contact met de straat krijgen (sociale ogen en oren).

Het gedraaide park in het aangepaste Coördinatieplan is een grote verbetering ten opzichte van het Coördinatieplan uit 1999. In het aangepaste Coördinatieplan ligt langs de Puntenburgerlaan (halverwege blok G) echter nog wel een lange smalle groene corridor. Het hangt sterk van de uitwerking van dat groengebied af, in hoeverre sociale controle vanuit de bebouwing op de Puntenburgerlaan mogelijk is.

Aanbeveling Maak deze groenzone zeer transparant. Maak de afstand van de bebouwing tot de Puntenburgerlaan verder zo klein mogelijk, zodat zoveel mogelijk zicht over en weer mogelijk is.

Van een heel ander schaalniveau, maar in de uitwerking wel van belang voor de sociale controle, zijn de criteria die in het Ideeënboek worden gegeven voor de locatie van tuinmuren van minimaal 1.80 meter hoog. Grote aaneengesloten dichte wanden worden uitgesloten, doordat de maximale lengte van een tuinmuur is gespecificeerd en doordat er maximaal 2 tuinmuren in één blok mogen liggen. Twee tuinmuren tegenover elkaar in de straat

worden echter niet uitgesloten. In zo'n situatie zou het maaiveld op die plek een hele anonieme uitstraling kunnen krijgen.

Aanbeveling Voeg de eis toe, dat tuilmuren niet tegenover elkaar in dezelfde straat mogen liggen.

Verder kan een deel van de wand van de Puntenburgerlaan als tuinmuur uitgevoerd worden. Dat zou een negatieve uitstraling hebben (minder sociale ogen) op de langzaam verkeersroute.

Aanbeveling Voorkom tuilmuren langs de Puntenburgerlaan.

In het volgende hoofdstuk, waar het aangepaste Coördinatieplan naast de eisen uit het Politiekeurmerk wordt gelegd, wordt het onderwerp 'private zone rond woningen' aangestipt. Omdat in Puntenburg veel woningen direct aan de straat staan, is het op veel plaatsen waarschijnlijk (vanuit andere argumenten dan sociale veiligheid) niet wenselijk volwaardige tuintjes te maken. Daarmee is de kans reëel dat woningen direct aan de straat komen te staan, wat tot minder privacy voor bewoners kan leiden. In dat geval blinderen bewoners vaak hun ramen, waardoor ze ook minder zicht op de openbare ruimte hebben.

Aanbeveling Geef de overgang tussen openbaar en privé gebied zorgvuldig vorm. Zorg ervoor, dat bewoners voldoende privacy hebben in hun woning en probeer bewoners door middel van private buitengebiedjes (terrassen, balkons, loggia's, etc.) naar buiten te 'lokken'.

Tunnelmond

Dat de bebouwing dichterbij de tunnelmond is geschoven is zeer positief. De daadwerkelijke hoeveelheid sociale controle hangt uiteraard wel af van de functionele invulling van de bebouwing. De oriëntatie van de bebouwing is nu echter primair gericht op de Puntenburgerlaan en veel minder op de tunnelmond. De onderste 4.10 meter op de hoek van blok G1 wordt weliswaar afgesloten (onthoekt), maar de oriëntatie wordt daarmee niet veel verbeterd. Het tunnel-gevoel wordt dankzij deze aftopping wel minder.

Aanbeveling Snuit blok G1 ook op hogere verdiepingen af en ook over een flinke lengte, zodat echt flink veel ogen op de tunnelmond gericht worden. Op die manier kan een sterk punt uit het Coördinatieplan verankerd worden, die verloren dreigt te gaan.

De bebouwing het dichtst bij de tunnelmond krijgt bijzondere functies op de begane grond, met zorg gesitueerde appartementen of woningen. Vooral de term 'bijzondere functies' is erg breed en garandeert geen sociale ogen.

Aanbeveling Zorg dat op de begane grond bij de tunnel en ook op de verdiepingen daarboven functies komen waar zowel overdag, maar zeker ook 's avonds levendigheid vanuit gaat. Voorbeelden zijn, behalve woningen, een avondwinkel, 'nette' horeca, kinderdagverblijf, avondopleiding, etc.

In het aangepaste Coördinatieplan sluit het verhoogde pad langs het spoor (Piet Mondriaanlaan) op de Puntenburgerlaan aan met een trap net buiten de tunnel. Voor mensen die vanuit de Puntenburgerlaan al aan het afdalen zijn naar het niveau van de tunnel is het niet prettig als (halverwege de helling) opeens mensen de tunnel in kunnen komen.

Aanbeveling Laat de trap parallel aan de Piet Mondriaanlaan (ten zuiden van de Puntenburgerlaan) achterwege. Aan de noordkant van de Puntenburgerlaan is meer ruimte en kan de trap op meer afstand van de tunnel komen te liggen. Die plaats heeft dan ook onze voorkeur. Zie ook hierna 'route naar station'.

De keermuur

Bij de nieuwe functies aan de Puntenburgerlaan staan zichtrelaties met de langzaam verkeeroute centraal. De bestaande kademuur maakt zicht vanuit toekomstige functies echter niet vanzelfsprekend. Zeker voetgangers, die op paden direct tegen de kademuur aan lopen, dreigen buiten het blikveld vanuit de bebouwing te vallen. Bovendien wordt het tunnel-gevoel voor fietsers en voetgangers ook buiten de tunnel in stand gehouden, al werkt de afsnuiting van blok G1 in dit opzicht wel positief.

Tijdens de workshop is gesuggereerd om de nieuwe bebouwing direct op de keermuur te plaatsen. De bebouwing zou daarmee dan echter te ver naar voren komen te liggen.

In het Ideeënboek wordt gesuggereerd om de parkeergarage onder blok F op het niveau van de tunnel te leggen. Of dit er ook echt komt is niet zeker. Het zou echter wel een kans bieden: door de parkeergarage tot aan de keermuur te leggen, kunnen tussen de tunnel en de parkeergarage zichtlijnen gemaakt worden. Beide weinig prettige ruimten kunnen daar profijt van hebben.

- Aanbeveling Voor de openbare ruimte van de Puntenburgerlaan zou het ons inziens het best zijn, wanneer de keermuur helemaal weggaat of wordt vervangen door een trapvormige, geleidelijke overgang tussen de niveaus. Benut kansen om tussen de parkeergarage en de route uitwisseling te bewerkstelligen.

Straat tussen Trapezium en het spoor

Overwogen wordt tussen (een deel van) het Trapezium en het spoor een openbare weg te maken, die toegankelijk wordt voor autoverkeer. Dit zal geen doorgaande route worden, zodat het doorgaande verkeer op de andere routes geconcentreerd wordt. Dat is op zich gunstig. Het is echter zeer de vraag of deze straat voldoende levendig kan worden, ook al zal de bebouwing een voorkant aan deze straat krijgen.

- Aanbeveling Maak hier alleen een openbare straat als het er echt levendig kan worden. Beperk het anders tot een distributiestraat, die goed wordt afgesloten en niet toegankelijk is voor onbevoegden.

De twee straten die in het aangepaste Coördinatieplan door het Trapezium zijn aangegeven zullen dan doodlopen en dat geeft minder doorbloeding.

- Aanbeveling Overweeg rond de middelste van de drie blokken van het Trapezium een rondrijlus te maken. Sluit de distributiestraat langs het spoor dan af ten noorden en ten zuiden van deze lus.

De rooilijnen in de wand van het Trapezium aan het spoor hebben flinke inspruingen. Dergelijke inspruingen brengen de overzichtelijkheid van de straat in gevaar. In een openbare straat is dit erger dan in een geprivatiseerde (distributie)straat, maar ook in een distributiestraat kan het leiden tot gevoelens van onveiligheid, verstoppelken, ophoping van zwerfvuil, etc.

- Aanbeveling Trek de rooilijn van het Trapezium langs het spoor recht.

Route naar station

Tussen blok F en het spoor ligt de Piet Mondriaanlaan. Voor de aansluiting van blok F op deze laan zijn twee varianten: direct aansluitend of met een (verlaagde) tussenruimte. Zoals bij de positieve punten al vermeld, zijn we voorstander van de variant waarbij blok F direct op de Piet Mondriaanlaan aansluit. Risico's van de variant met de tussenruimte is, dat de tussenruimte niet meer wordt dan restruimte en dat er onvoldoende levendige functies zijn om zoveel levendige wanden te maken. Een ander risico is, dat de stromen van langzaam verkeer teveel verspreid worden (namelijk over twee routes).

Aanbeveling Door de hoeken van blok F (zowel aan de noord- als de zuidkant) af te schuinen is er meer zicht mogelijk op de lage route vanuit de openbare ruimte, maar ook dan blijft sociale controle vanuit de bebouwing noodzakelijk. Vanwege het risico dat sociale controle op de benedenroute ontbreekt, adviseren we de bebouwing van blok F direct op de Piet Mondriaanlaan aan te laten sluiten. Een verlaten en anonieme restructuur wordt daarmee voorkomen. Voordeel van deze variant is bovendien, dat voetgangers en fietsers gebundeld worden op de Piet Mondriaanlaan.

Park

Het beeld dat in het aangepaste Coördinatieplan van het park wordt geschetst is heel gefragmenteerd: allerlei kleine vlakken, die in het beheer vaak lastig te beheren blijken.

Aanbeveling Stem de inrichting van het park af op de beheermogelijkheden: maak alleen een intensief te beheren gebied (standaard plus niveau) als daar ook de capaciteit (in tijd en geld) voor is. Inrichting in grote vlakken heeft de voorkeur, omdat, die (in ieder geval qua vorm) eenvoudig te beheren zijn.

De grens tussen bebouwing en park is in het aangepaste Coördinatieplan al veel duidelijker dan in het Coördinatieplan uit 1999. Punt van aandacht is nog wel de verspringende bebouwingswand van blok G.

Aanbeveling Zorg ervoor dat langs het hele park een duidelijke grens is tussen openbaar en privaat gebied. Verspringingen in de gevel kunnen zichtlijnen belemmeren (dat moet voorkomen worden), maar ze kunnen het zicht vanuit de bebouwing op de openbare ruimte ook juist vergroten, bijvoorbeeld wanneer de hoeken transparant gemaakt worden (zoals erkers).

Oriëntatie

Door het opdelen van het Trapezium zijn belangrijk zichtlijnen op de binnenstad mogelijk geworden. De zichtlijn in het verlengde van de westzijde van de Pieter Pijperstraat op de stad was in het Coördinatieplan uit 1999 echter beter: de bebouwing in het aangepaste Coördinatieplan staat deze zichtlijn in de weg.

Aanbeveling Herstel de zichtrelatie in het verlengde van de Pieter Pijperstraat door de zuidwest punt van blok F af te snuiten.

In de perspectivistische schetsimpressie van de Puntenburglaan richting fietstunnel heeft het fietspad op de kruising een slinger. De huidige rommelige situatie wordt daarmee niet helemaal opgelost.

Aanbeveling Zorg op de kruising voor een vloeiende aansluiting, die voor alle weggebruikers overzichtelijk en handig is in het gebruik. Zoek naar andere middelen om de snelheid van de brommers te verminderen.

5 Politiekeurmerk Veilig Wonen®

In dit stadium zijn de principes van het aangepaste Coördinatieplan op hoofdlijnen getoetst aan de eisen in het Politiekeurmerk Veilig Wonen® (PK-VW). Hieronder staan de belangrijkste aandachtspunten. Dit zijn de punten die ons inziens nu al meegenomen moeten worden. Wanneer het ontwerp verder uitgewerkt wordt, is het belangrijk de toetsing voort te zetten, zodat ook meer gedetailleerde onderdelen en mogelijke wijzigingen in het ontwerp getoetst kunnen worden.

Ten aanzien van het PKVW is het belangrijk te weten dat het eisenpakket uit basiseisen en aanvullende eisen bestaat. De basiseisen moeten altijd gehaald worden (voor zover ze van toepassing zijn). Van de aanvullende eisen die van toepassing zijn moet tenminste 60% gehaald worden. Wanneer in het onderstaande advies staat, dat een advies correspondeert met een aanvullende eis, wil dat dus niet zeggen dat daar niet perse aan voldaan hoeft te worden: het is noodzakelijk om tenminste die 60% van de aanvullende eisen te halen.

De opmerkingen zijn geclusterd naar de categorieën die in het PKVW handboek worden gebruikt: voor het stedenbouwkundige niveau, de openbare ruimte, de kavels en het gebouwniveau. Het woningniveau bestaat ook, maar is nu nog niet relevant.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

- Publiekstreckende voorzieningen mogen zo weinig mogelijk overlast opleveren voor de omgeving (aanvullende eis).

Openbare ruimte

- Parkeren uit het zicht is een belangrijk thema voor Puntenburg. Voor parkeerplaatsen in de open lucht moet volgens het PKVW echter vanuit tenminste 2 woningen zicht zijn op de parkeerplaatsen (basiseis). In hoeverre de parkeervakken in de binnenhoven en in de straten hieraan voldoen, kan in dit stadium (zonder gevelaanzichten van de woningen en inzicht in hun oriëntatie) niet beoordeeld worden.
- Het PKVW stelt ook eisen aan tunnels en onderdoorgangen (aanvullende eis). De Brouwerstunnel voldoet aan heel wat criteria, maar de aanwezigheid van de trap in de tunnel en de verspringingen in de wand zijn strijdig. Ook de kromming en het flinke niveauverschil, waardoor de tunnel niet in één keer te overzien is, voldoen niet aan de (aanvullende eis). Zicht op de tunnel vanuit omliggende bebouwing is ook een belangrijk punt; daarover is hiervoor al het nodige gezegd.
- Het principe van het gesloten bouwblok wordt nagestreefd, maar fysiek gesloten zijn de blokken niet. Het PKVW vraagt (aanvullende eis) voor binnenterreinen, dat op de entrees (de doorgangen) en op het binnenterrein zelf zicht is vanuit omliggende woningen. Bovendien moeten de binnenterreinen een besloten karakter hebben en eenvoudig afsluitbaar gemaakt kunnen worden (als daar later aanleiding toe is). Ons inziens zouden de blokken het best direct fysiek afgesloten worden, maar het PKVW biedt voor de binnenhoven de ruimte dat eventueel later te doen.

Kavels

- In een andere eis wordt onze aanbeveling om de bouwblokken echt gesloten te maken wel ondersteund: het PKVW vraagt namelijk (aanvullende eis), dat de achterzijde van woningen een duidelijk privé karakter heeft en dat de toegankelijkheid van achtertuinen voor inbrekers wordt bemoeilijkt.

Andere manieren om de achtertuinen moeilijk bereikbaar te maken (behalve het volledig gesloten bouwblok, dat onze voorkeur heeft) zijn bijvoorbeeld: achtertuinen direct tegen elkaar leggen, of het fysiek afscheiden van de achtertuin met een erfafscheiding.

Maak bij de binnenhoven duidelijke grenzen tussen semi-privaat en privaat terrein¹.

- Voor het PKVW is het zeer wenselijk (aanvullende eisen) dat elke woning een voortuin heeft van 2 tot 5 meter diep. Voor een hoekwoning is een zijtuin van ongeveer 2 meter breed uitgangspunt.

Voor appartementen geldt, dat woningen op de begane grond met een eigen voordeur aan de openbare ruimte, bij voorkeur ook een voortuin van 2 tot 5 meter diep hebben. Woningen op de begane grond hebben aan de achterkant bij voorkeur ook een tuin of terras over de volle breedte van de woning.

Doel van deze tuinen is, dat er een zone is die afstand schept en een scheiding aanbrengt tussen de openbare ruimte en de privé-ruimte rond de woning. Het vergroot ook de privacy van de bewoners, waardoor er meer kan is dat ze sociale controle leveren (het risico dat zij hun gordijnen dichthouden wordt beperkt).

In Puntenburg staan de compacte verkaveling en stedelijk wonen centraal en staan woningen ofwel direct aan de straat, ofwel hebben ze een kleine private strook van maximaal 1,5 meter. Dat voldoet niet aan de hierboven beschreven (aanvullende) PKVW eis. Dat hoeft het behalen van het keurmerk niet in gevaar te brengen, mits uiteindelijk aan 60% van de aanvullende eisen (voor zover ze van toepassing zijn) wordt voldaan. In §4.2, onder 'sociale controle hele gebied' worden aanbevelingen gedaan om de sociale controle op een alternatieve manier te bevorderen.

Gebouw

- Nog onbekend is, of de parkeergarages alleen voor bewoners of ook voor bezoekers en werknemers zijn. Als een stallingsgarage (voor bewoners) gecombineerd wordt met een openbare parkeergarage, moeten deze fysiek van elkaar gescheiden zijn. Publiek mag niet vanuit het openbare gedeelte in het private gedeelte kunnen komen (basiseis).
- Het aantal woningen per woongebouw is nog niet bekend. Vanuit het PKVW is het belangrijk (basiseis), dat niet teveel woningen via dezelfde entree ontsloten worden (kleinschaligheid, herkenbaarheid van je burens, etc.). Per entree is 50 woningen prima. Als het er meer zijn per gebouw, worden eisen gesteld aan het aantal woningen per verdieping.

De bouwfase

We hebben bij deze veiligheidsscan de huidige situatie en het eindbeeld bekeken, maar daartussenin ligt ook nog een belangrijke periode: de bouw-fase. De sociale veiligheid tijdens de bouw is binnen dit project nog niet meegenomen.

Noot 1 Semi-privaat gebied hoort bij meerdere woningen, privaat gebied hoort maar bij één woning.

Aanbeveling Als we bij de bestaande situatie de bouwhekken, bouwketen, machines en andere objecten, geluidsoverlast, tijdelijke routes, etc. erbij denken, adviseren we de sociale veiligheid tijdens de bouwperiode ook onder de loep te nemen vóóordat het zover is.

6 Conclusie

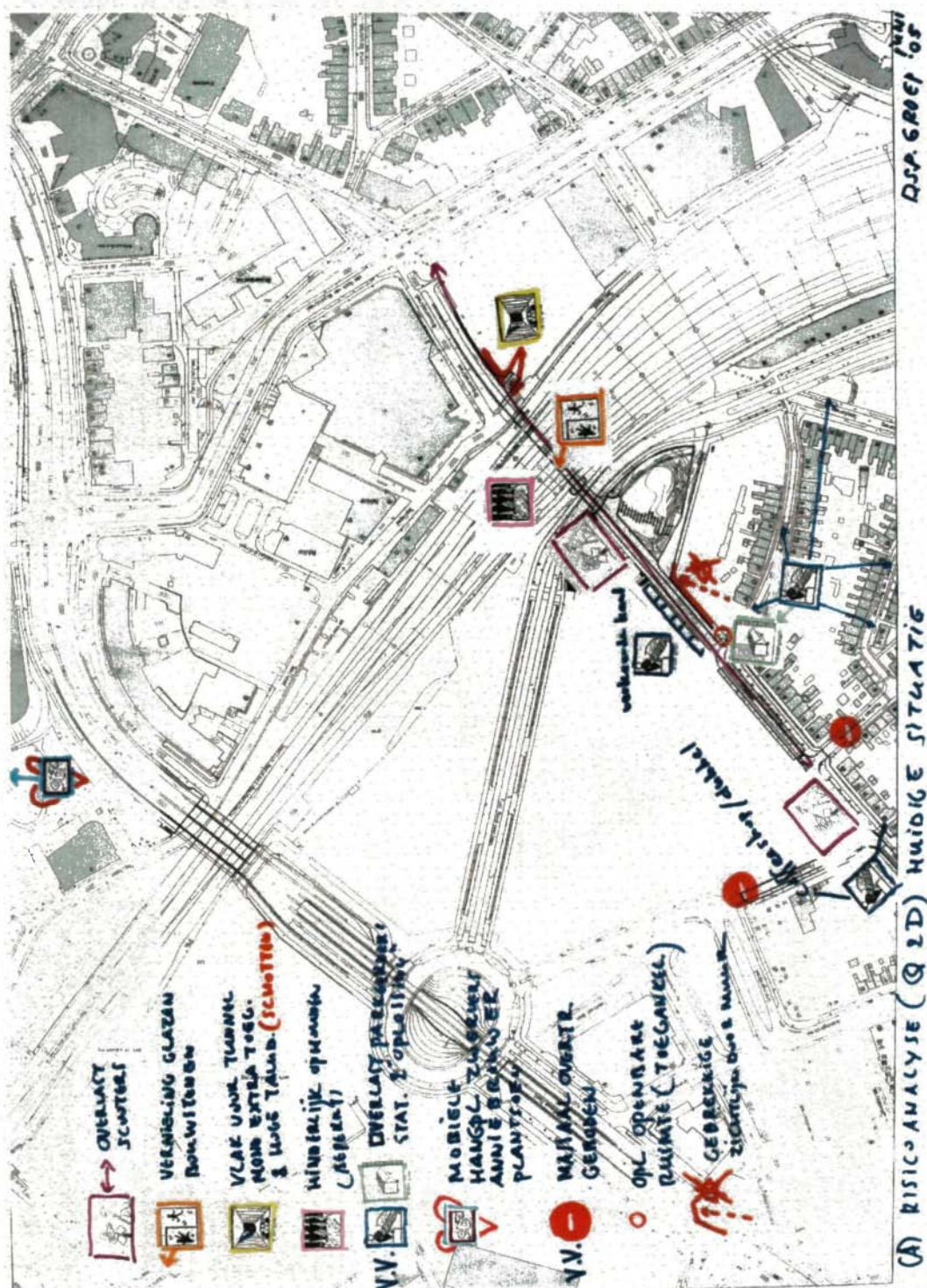
Het aangepaste Coördinatieplan van Khandekar is voor sociale veiligheid op veel punten een verbetering ten opzichte van het Coördinatieplan van Geurtsen. Het oude Coördinatieplan had echter ook sterke kanten, die in het aangepaste Coördinatieplan beter verankerd zouden kunnen worden. In het voorgaande zijn vele aanbevelingen gegeven om in het DO en het Beeldkwaliteitsplan zoveel mogelijk voorwaarden voor sociale veiligheid te scheppen.

Ook is een eerste aanzet gegeven om het plangebied aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] te laten voldoen. Uit deze eerste scan zijn ook aandachtspunten gekomen om in het DO en het Beeldkwaliteitsplan te verwerken. Omdat het behalen van het keurmerk uitgangspunt is, zal het niet bij deze eerste toets kunnen blijven.

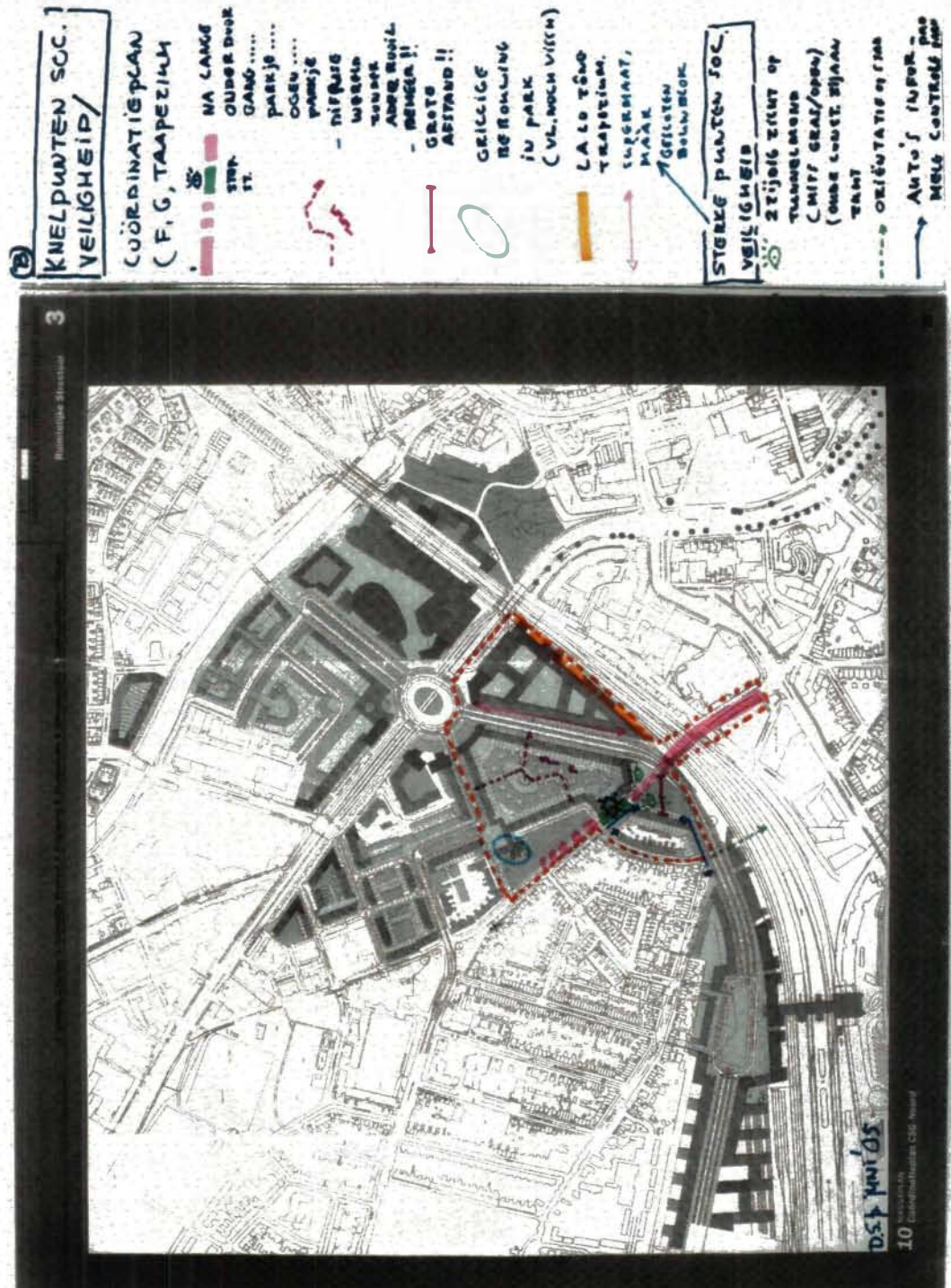
Bijlagen

Bijlage 1 Tekeningen gepresenteerd in de workshop

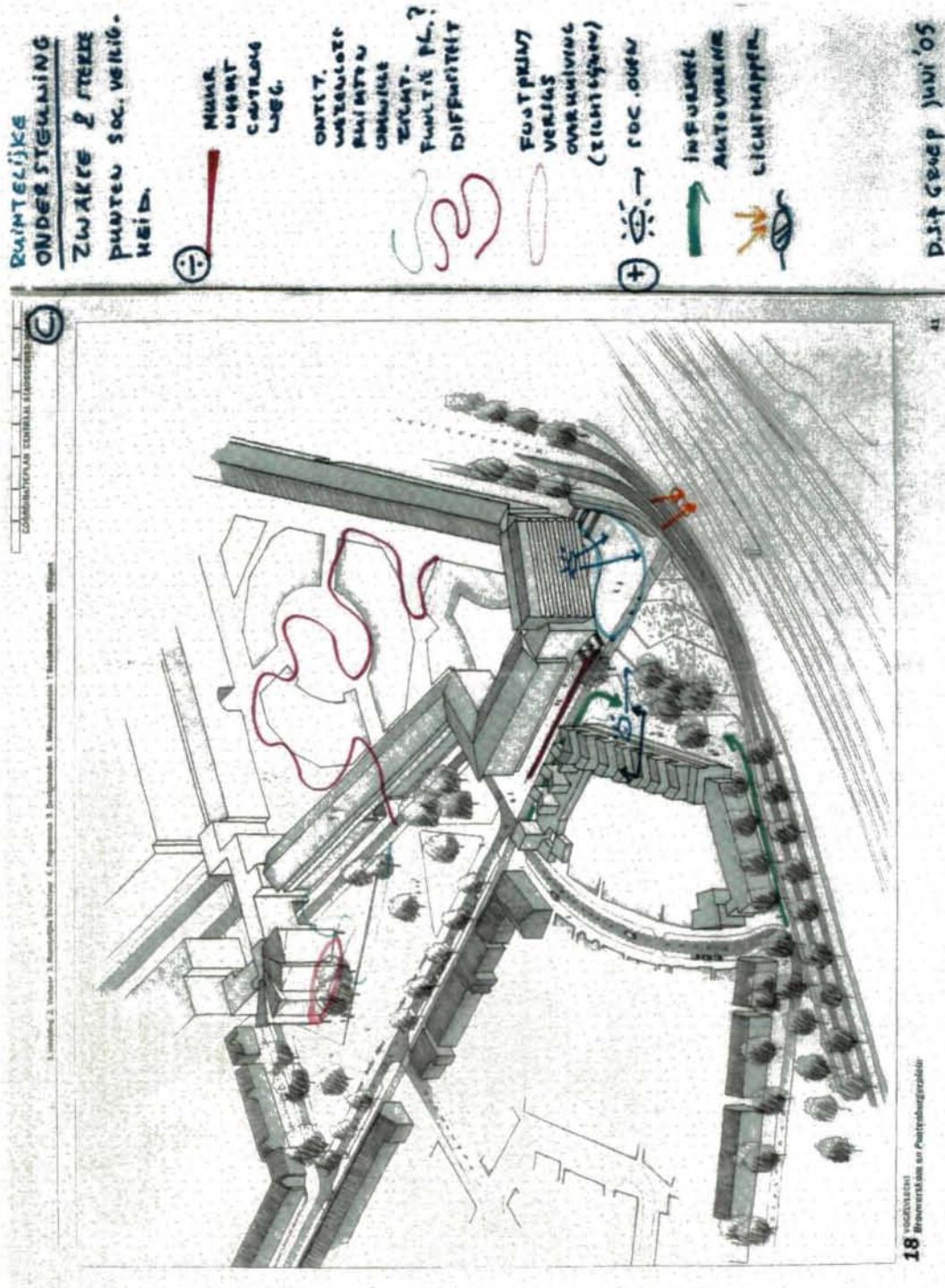
A) Risicoanalyse huidige situatie



B) Knelpunten sociale veiligheid Coördinatieplan 1999



C) Ruimtelijke ondersteuning sterke en zwakke punten sociale veiligheid
Coördinatieplan 1999



ZWAK:

- ✓ AFGEROKEN ZICHTLIJN STAD.
- VOORTZETTING TUNNEL (KLUKKAST)
- Reilijnen 2
- INGEKL. RUIMTE
- GRONE CORRIDOR OP DIE PLEK
- WOL. 2 = 6
- GRONE WO. 6 E

STERK:

- GES. BOLD BLON & MOWOL. MAAT (GEEN RAPPEL)
- ↔ ORIENTATIE STAD
- VOORSCOV/RIJCHT/ PUAFTIO PARK
- STEDELIJKE STRAAT (SOL. OGEN)

D

FRAGM

STEDELIJKE (RENNEN)

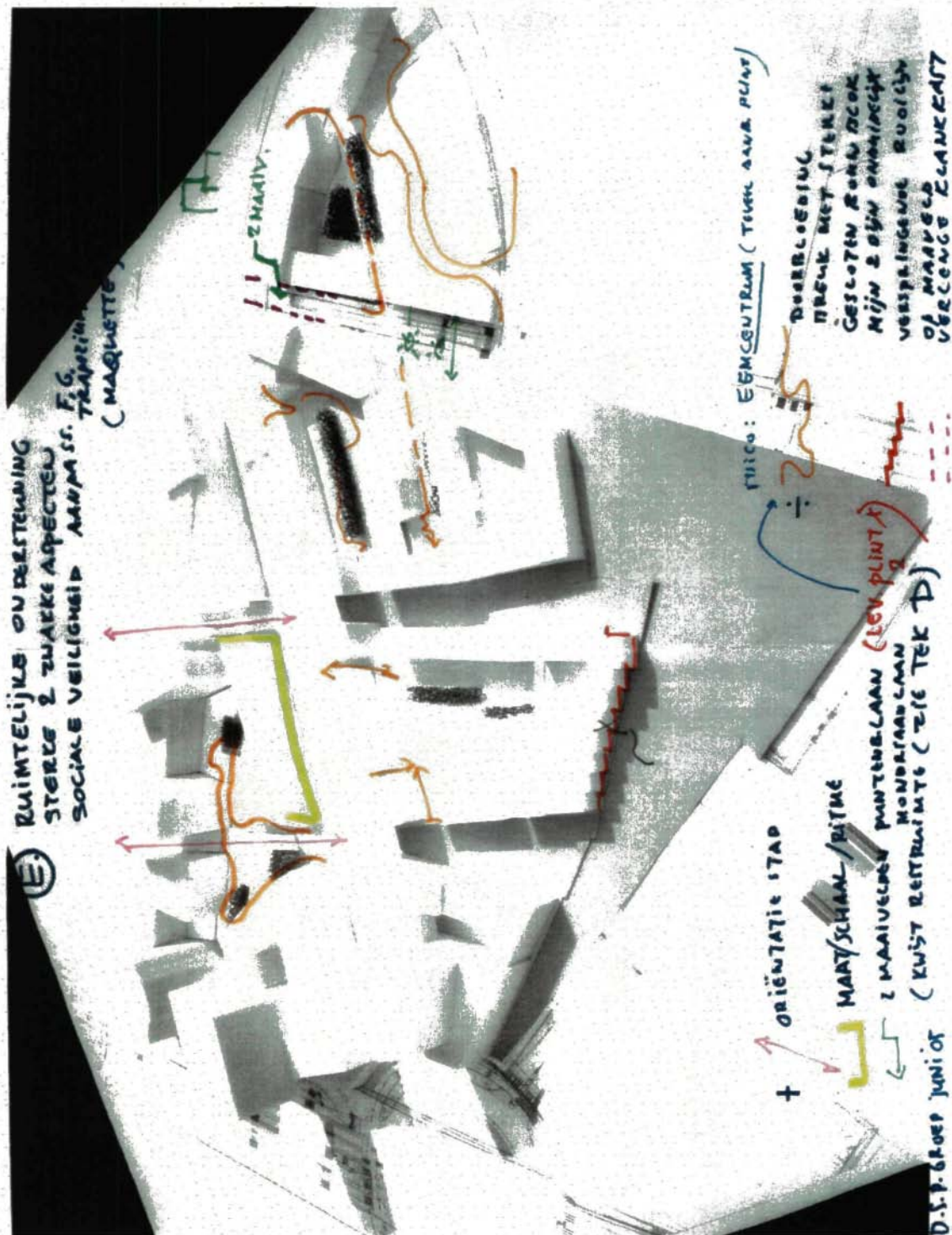
BRUWERSHOF

ANNOVA

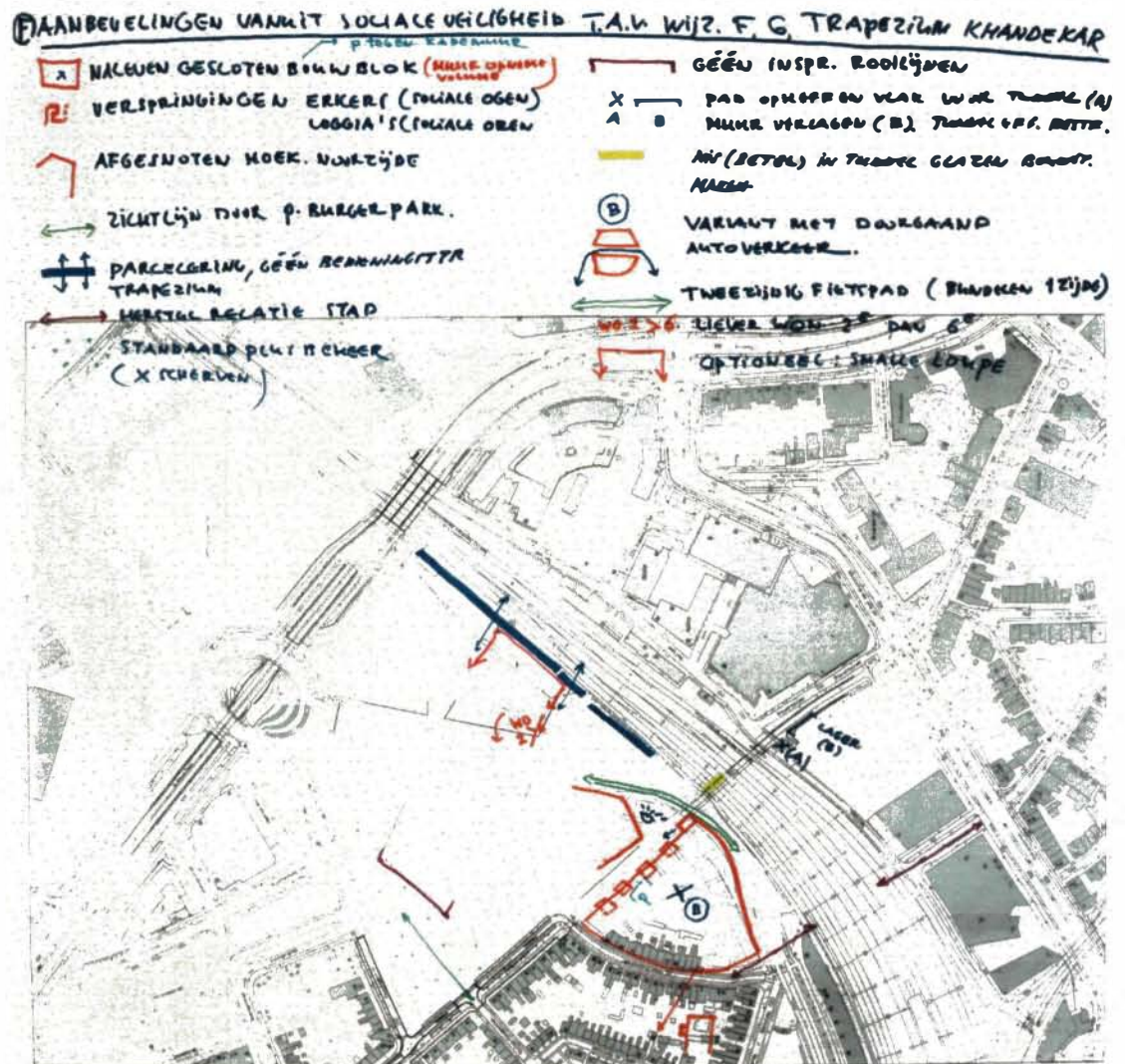
DS.P. GROEP JUNIO 05

STERKE & ZWAKKE PUNTEN QUA SOCIALE VEILIGHEID AANPASS. F/G/TRAPET. KANDEKAR

E) Ruimtelijke ondersteuning sterke en zwakke aspecten aangepast
Coördinatieplan 2005



F) Aanbevelingen vanuit sociale veiligheid t.a.v. aangepast Coördinatieplan
2005



D. S. P. GROEF JAN 05

Bijlage 2 **Reactie op concept rapportage door SGLA en Belangenvereniging Soesterkwartier**

Aan: Henk de Wit,
Van: SGLA en Belangenvereniging Soesterkwartier
Betreft: reactie sociale veiligheidsaudit CSG-Noord

Amersfoort, 13 juli 2005

L.S.

Naar aanleiding van de 'sociale veiligheidsaudit' de volgende reactie van ons.

Inleiding

Wij willen beginnen te zeggen, dat wij dit een erg goed initiatief vinden. Daarnaast is er sprake van een zeer heldere, zakelijke en vooral onafhankelijke analyse.

Dit geldt ook voor de concrete advisering bij elk onderdeel.

In de vergelijking tussen beide plannen komt dit alles goed naar voren.

Discussies uit het verleden worden hier als feiten opgeschreven, zeer verrassend.

Het geheel vormt een kleine cursus sociale veiligheid.

Als dit een standaard procedure wordt bij complexe of kwetsbare plannen cq gebieden, is er veel 'gewonnen'.

Kort inhoudelijk

Het belang van de volgende onderdelen, willen wij hier nog eens extra benadrukken.

- gesloten bouwblokken
- heldere eigendomsgrenzen
- bij inrichting park rekening houden met haalbaarheid onderhoud
- het belang van zicht op en door het park
 - het voorkomen van zicht op tuinmuren van woningen vanuit het openbaar gebied (opnemen in beeldkwaliteitsplan: bijvoorbeeld dat tuinmuren een onderdeel vormen van het ontwerp)
 - afmetingen van tuintjes in relatie tot privacy en soc. veiligheid
 - opnemen van erkers en loggia's (ooit als randvoorwaarde meegegeven voor woningen Stationsstraat)
 - functiemenging

(Dit wil niet zeggen, dat de niet-genoemde onderdelen onbelangrijk zouden zijn, verre van dat.)

Specifieke aanbevelingen en keuzes

- In de audit staat dat gezien vanuit sociale veiligheid het bundelen van verkeersstromen vooral 's avonds van belang is. Dat onderschrijven wij.

Mocht een goede route voor de avond minder sociaal veilig zijn, dan is het belangrijk te kijken of er voor de avond een alternatief

is, een alternatief waarvoor desnoods iets omgelopen of omgereden moet worden. Om mensen ook overdag te laten omlopen of omrijden, omwille van de avond-situatie dient per situatie bekeken te worden.

Hier zouden wij een dergelijke keus onterecht vinden.

Op de dag haasten grote groepen mensen zich om bij hun bestemming/werk te komen en is een korte, logische looproute een belang op zich.

Dit geldt zeker hier (centrumfunctie en werkgebied) waar het station ook nog eens aan beide kanten van het spoor een eigen ingang heeft en hoogte verschillen ook keuzes zullen bepalen.

Handhaven van in dit geval beide looproutes via de trap aan zowel de zuid- als aan de noordzijde is daarvoor essentieel.

Recht, zichtbaar op je doel kunnen aflopen (met zo min mogelijke klim) maakt een looproute aantrekkelijk en levert een bijdrage aan het terugdringen van de auto.

De looproutes die door beide trappen bediend worden zijn daarom niet inwisselbaar, zij vormen elk een onderdeel in een specifieke looproute.

Als de kortste looproute voor de avond-situatie als minder prettig wordt ervaren en er is een alternatief, dan zal die in de avond vooral worden gekozen. In dit geval zal dat voor de noordkant kunnen inhouden, dat voetgangers kiezen om gelijk op te gaan met de fietsers en dan door de Pieter Pijpersstraat naar het station te lopen. Op deze manier worden op een natuurlijke manier, automatisch verkeersstromen gebundeld.

Voor ons is het hier van belang dat er niet minder looproutes komen, maar dat iedere route zijn eigen kwaliteit krijgt, te beginnen met korte, logische verbindingen en te zorgen dat deze soc. veilig zijn. Zonodig dient er ook aandacht besteed te worden aan een goed 'avond-alternatief'.

Wij ondersteunen daarom de volgende aanbevelingen.

Trap zuiczijde

- trap zuidzijde handhaven, maar beter vormgeven

De trap aan de zuidzijde is vanuit sociale veiligheid gezien niet goed vormgegeven. Wij pleiten er voor deze trap als onderdeel van een aparte zelfstandige looproute te handhaven, maar te proberen deze tenminste een betere uitstraling te geven. Het plaatsen van een spiegel zou overwogen kunnen worden om zicht op de trap te krijgen en hierdoor verrassingen te voorkomen. (Afsluiten in de avond en hier 's avonds door verrast te worden is geen optie)

Niet bekend is in hoeverre het aangrenzende bouwplan door zijn situering een positieve, dan wel negatieve bijdrage levert aan deze

looproute. Wellicht zijn als gevolg van deze audit nog aanpassingen te realiseren, bijv. door een breder en flauwer talud te maken.

Over de vraag of hier vanuit sociale veiligheid de voorkeur aan een stijle dan wel een luie trap gegeven moet worden, vinden wij moeilijk te beoordelen.

Trap noordzijde

- trap noordzijde handhaven en voldoende breed en lui maken en dit combineren met de aanbeveling van een behoorlijke afschuining van het bouwblok.

Op deze manier ontstaat (blijft) er zicht op het station en is er begeleiding van woningen, waardoor er een goede sociaal veilige looproute ontstaat. Hiermee sluiten wij aan bij een van de aanbevelingen uit de audit.

Met deze aanbeveling wordt het best aangesloten bij eerder vastgesteld beleid en wordt de sociale veiligheid door in de kom te bouwen het minst geweld aangedaan.

Ook een ligging pal tegen de Mondriaanlaan aan is niet probleemoos. Of hier vanuit sociale veiligheid iets voor te zeggen valt, is een discussie op zich, maar vanuit verkeersveiligheid zeker niet. Ook kun je je afvragen of dit een gewenst woonklimaat oplevert (dicht tegen smalle drukke weg)

Bouwen in de kom blijft een discussiepunt, zowel of er sprake is van een verbetering van de sociale veiligheid t.o.v. eerdere plannen met onbelemmerd zicht of vanwege bouwtechnische problematiek of vanuit de waarden cq aantrekkelijkheid om hier te willen wonen.

Met de voorgestelde aanbeveling (meer ruimte/lucht, luie trap, afschuinen van bouwblok en verdwijnen keermuur) wordt wellicht aan alle bovengenoemde knelpunten het meest positieve antwoord gegeven.

Leefbaarheid

Ook de hier volgende aanbevelingen die meer met leefklimaat in het algemeen, dan met sociale veiligheid in engere zin (=angstgevoelens) te maken hebben, willen wij nog eens nadrukkelijk ondersteunen..

- invoeren vergunning parkeren (zeker waar bewoners hier om vragen.)
- herstel, ook in vormgeving, hoofdfietsroute Brouwerstunnel-Puntenburgerlaan, conform VVP enz.
- creëren van genoemde zichtlijnen

Afsluitend voorstel:

Wat ons betreft mag deze, onafhankelijke, sociale veiligheidsaudit deel uitmaken van een standaard procedure bij complexe plannen en/of kwetsbare gebieden

Deze audit's kunnen dan als toetsingskader dienen voor de Welstandscommissie, die deze in de beoordeling kunnen meenemen.

Nadrukkelijk willen wij ook de uitvoerders van de audit complimenteren voor hun onafhankelijke manier van adviseren. Er staan zeer veel waardevolle opmerkingen en aanbevelingen in het rapport. Wat rest zijn discussies over te maken keuzes, waar meerdere oplossingen mogelijk zijn.

Met vr.gr.

Namens de SGLA,
R. Norp,
Reijmerinkstraat 34
3815 MH Amersfoort

Namens de Belangenvereniging Soesterkwartier
W. Hamels
Puntenburgerlaan 52
3812 CG Amersfoort

